



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 81]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 7, 2010/चैत्र 17, 1932

No. 81]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 7, 2010/CHAITRA 17, 1932

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 मार्च, 2010

सं. टीएमपी/19/2008-सीओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, तैरती क्रेन (एफ.सी.) पेरियार और ड्रैजर नेहरू शताब्दी के किराया प्रभारों के संशोधन के लिए कोच्चि पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/19/2008-सीओपीटी

कोच्चि पत्रन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2010 के 23वें दिन पारित)

यह प्रकरण, ड्रैजर नेहरू शताब्दी और तैरती क्रेन (फ्लोटिंग क्रेन/एफ.सी.) पेरियार के किराया प्रभारों के संशोधन हेतु कोच्चि पत्रन न्यास (सीओपीटी) द्वारा दाखिल किए गए दो प्रस्तावों दिनांक 26 फरवरी, 2008 से संबंधित हैं।

2.1 सीओपीटी द्वारा फरवरी 2008 में दाखिल किए गए प्रस्ताव के साथ एफ.सी. पेरियार की दरों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए कोई लागत विवरणी साथ नहीं जोड़ी गई थी। प्रस्ताव में पायी गई कमियों से भी सीओपीटी को हमारे पत्र दिनांक 19 मार्च 2008 द्वारा अवगत करवाया गया था।

2.2 एफ.सी. पेरियार और ड्रैज़र नेहरू शताब्दी के किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने के लिए सीओपीटी ने लागत विवरणी के साथ-साथ, उठाए गए बिन्दुओं पर अपने स्पष्टीकरण भी अपने दिनांक 9 अप्रैल 2008 के पत्र द्वारा प्रस्तुत किए हैं।

2.3 तैरती क्रेन / ड्रैज़र की क्षमता रेंज के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने के मुद्दे पर सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि दोनों पोतों द्वारा निष्पादित गतिविधियां अलग-अलग हैं और इसलिए उनकी पहचान अलग-अलग उपकरणों के रूप में की जा सकती है न कि क्षमता रेंज के आधार पर।

2.4 प्रस्तावों का सारांश और सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना / स्पष्टीकरण संक्षेप में निम्नानुसार है :-

ड्रैज़र नेहरू शताब्दी

- (i) ड्रैज़र, भीतरी हार्बर चैनलों और बर्थ के आसपास के जल प्रदेश के अनुरक्षण के लिए पत्तन द्वारा उपयोग किया जाने वाला ग्रैब ड्रैज़र है। इसके अतिरिक्त कभी-कभी कोच्चि शिप्यार्ड लिमि., नौसेना और तटरक्षक दल अपने वाटर फ्रंट क्षेत्र में ड्रैजिंग कार्य के लिए इसे किराए पर ले लेते हैं।
- (ii) (क) अक्टूबर 2006 में यह ड्रैज़र एक अन्य पोत से टकरा गया और तब इसकी मरम्मत पर 103.85 लाख रुपये व्यय करने पड़े थे। इसके अतिरिक्त, 523.88 लाख रुपये का व्यय करते हुए सर्वेक्षण कार्य भी करवाया गया था।
- (ख) हमारे प्रश्नों के उत्तर में, संशोधित लागत विवरणी में सीओपीटी ने 2006-07 में सूचित किए गए विशेष मरम्मत व्यय और वर्ष 2007-08 में सूचित किए गए विशेष सर्वेक्षण व्यय को पांच वर्ष से भी अधिक की अवधि में चुकता किया बताया है।
- (iii) ड्रैज़र के लिए रु. 25,000/- प्रति घंटा का वर्तमान प्रभार लागत को पर्याप्त रूप से भरपाई नहीं करता। इसने वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान खर्च की गई वार्षिक लागत दर्शाते हुए लागत विवरणी प्रस्तुत की है।

- (iv) पत्तन ने सूचित किया है कि लागताधिक प्रतिलाभ प्राप्त करने के लिए (मूल प्रस्ताव के साथ दाखिल की गई लागत विवरणी के आधार पर) पिछले पांच वर्षों, अर्थात् 2004-05 से 2008-09 तक, में प्रतिघंटा दर रु. 40,000/- से रु. 67,000/- तक परिणामित होती है। पांच वर्षों के लिए औसत लागत रे. 52,600/- परिणामित होती है। इसलिए, इसने ड्रैजर का किराया प्रभार रु. 52,000/- प्रतिघंटा संशोधित करने का प्रस्ताव किया है।
- (v) दिनांक 9 अप्रैल 2008 के पत्र के माध्यम से दाखिल की गई संशोधित लागत विवरणी वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक की वार्तविक और वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित स्थिति निम्नानुसार दर्शाती है :-

(रु. लाख में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			अनुमान	
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(i)	कुल परिवर्तनीय लागत	530.40	813.63	687.29	970.18	993.89
(ii)	रिश्वर लागत (ब्याज और मूल्य हास)	578.19	578.19	582.72	588.60	588.60
(iii)	पूँजी लागत पर 6% की दर से ब्याज	208.54	208.54	210.65	210.65	210.65
(iv)	कुल लागत + प्रतिलाभ	1317.12	1600.36	1480.67	1769.43	1793.14
(v)	कार्य दिवस	173	239	161	196	242
(vi)	दर प्रतिदिन	7.61	6.70	9.20	9.03	7.41
(vii)	पूर्ण रुपयों में बदलने के बाद दर प्रति घंटा (रु. पयों में)	48000	42000	58000	56500	46500

तैरती क्रेन (फ्लोटिंग क्रेन) पेरियार

- (vi) तैरती क्रेन, एक तैरते मंच / चबूतरे पर जड़ी होती है और इसका उपयोग मूल रुप से पानी में गिर गई वस्तुओं को उठाने के लिए, रक्षकों / रक्षक-नौकाओं (ब्यायज), नौकाओं, लंगरों इत्यादि को उठाने के लिए किया जाता है। इसका उपयोग, अन्य बातों के साथ-साथ सामान को एक नाव से दूसरी नाव तक स्थानान्तरित करने के लिए, औजार ले जाने के लिए और पोत दल के सदरस्यों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए भी किया जाता है।
- (vii) इसका उपयोग पत्तन द्वारा अपने स्वयं के प्रयोजनों के लिए किया जाता है और पत्तन की जल-सीमा के भीतर बाहरी एजेन्सियों द्वारा उनके उपयोग के लिए किराए पर दिया जाता है।
- (viii) 1999 तक इस क्रेन के लिए प्रभार टन-भार और प्रतिघंटा आधार पर लगाए जाते थे। इन प्रभारों को प्रति पाली (शिफ्ट) रिश्वर बुकिंग प्रभारों और प्रति टन लिफिटंग प्रभारों में संशोधित किया गया था। इस तैरती क्रेन के लिए प्रभार 2004 और 2007 में पिछली दो सामान्य संशोधन कवायदों में संशोधित नहीं किए गए

थे। पिछले प्रचालन घाटे की प्रतिपूर्ति के लिए इसने तैरती क्रेन के किराया-प्रभारों को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है।

- (ix) पत्तन ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक वास्तविक लागत और वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित लागत दर्शाते हुए लागत-विवरणी प्रस्तुत की है। कथित तैरती क्रेन के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल की गई लागत-विवरणी निम्नलिखित स्थिति दर्शाती है:-

(रु. लाख में)

विवरण	वास्तविक				अनुमान
	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	
किराए से आय	2.54	16.17	4.48	5.00	5.50
कुल लागत	57.90	74.18	72.82	118.07	223.52
शुद्ध घाटा	-55.36	-58.01	-68.34	-113.07	-218.02

2.5 वर्तमान प्रभार की तुलना में प्रस्तावित प्रभार दर्शाने वाली सारणी नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	उपकरण	वर्तमान प्रभार	प्रस्तावित प्रभार
1.	ड्रैजर नेहरु शताब्दी	रु.25000/- प्रतिघंटा या उसका अंश	रु.52000/- प्रति घंटा या उसका अंश
2.	तैरती क्रेन एफ.सी. पेरियार		
	(i) फिकर्ड बुकिंग चार्ज	रु.5000/- प्रति शिप्ट या उसका अंश	रु.2000/- प्रति शिप्ट या उसका अंश
	(ii) लिफिटंग चार्ज (दर प्रतिटन या उसका अंश)	रु. 210/-	30 टन तक - रु.600/- 30 से 60 टन तक - रु.800/- 60 से 90 टन तक - रु.1200/- 90 टन से अधिक - रु.1500/-

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को उनका अभियंत जानने के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त अभियंत टिप्पणियां, प्रति पूरक सूचना के रूप में सीओपीटी को भेजी गई थीं। सीओपीटी ने उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना उत्तर दिया है।

4. प्रस्ताव की आरंभिक जांच-पड़ताल के आधार पर, दिनांक 5 जून 2009 के हमारे पत्र द्वारा सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। सीओपीटी दिनांक 2 नवंबर 2009 के अपने पत्र द्वारा अपना उत्तर दाखिल किया है। उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण संक्षेप में, बाद के पैराग्राफों में दिया गया है।

5.1 इस प्रकरण में 20 जून 2009 के संयुक्त सुनवाई सीओपीटी के परिसर में आयोजित की गई थी।

1258
4

5.2 संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 5 जून 2009 द्वारा मांगे गए अतिरिक्त सूचनाएं / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था और उत्तर उस समय तक प्रतीक्षित था। सीओपीटी ने दिनांक 2 नवंबर 2009 के पत्र द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा दिए गए उनके उत्तर संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:-

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी से प्राप्त उत्तर
क.	एफ.सी. पेरियार और ड्रैजर नेहरू शताब्दी के किराया प्रभार तय करने के लिए प्रस्तुत लागत गणना से संबंधित सामान्य प्रश्न	
(i)	<p>(क) विस्तृत गणना के साथ काम के घंटों के रूप में ड्रैजर की अभिकल्पित क्षमता प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) तैरती क्रेन (एफ.सी.) पेरियार की अभिकल्पित क्षमता टन-भार के रूप में बताइए। यदि कथित क्रेन द्वारा भिन्न-भिन्न मिश्रण वाले कार्गो उठाए जाते हैं तो भिन्न-भिन्न कार्गो भौंडों के लिए अलग -अलग प्रहस्तन दरों को ध्यान में रखते हुए क्रेन की क्षमता दर प्रस्तुत की जाए। इस संबंध में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।</p>	<p>(क) ड्रैजर नेहरू शताब्दी की क्षमता प्रति दौरा 1500 घन मी. है और यह 12 घंटे के कार्य समय में दो दौरे लगा सकता है। इसकी प्रति दौरा (फेरा) ठोस तलछट हटाने की प्रभावी मात्रा 1150 घ.मी. है।</p> <p>(ख) तैरती क्रेन एफ.सी. पेरियार की अभिकल्पित क्षमता प्रति लिफ्ट 100 टन है। क्रेन अलग-अलग मिश्रण वाले कार्गो नहीं प्रहस्तित कर रहा।</p>
(ii)	लागत विवरणी, दोनों उपकरणों के लिए क्षमता के संदर्भ से तैयार की जाएं। खर्चों का अनुमान, वर्ष 2008-09 में पत्तन द्वारा वहन किए गए वार्तविक खर्च के आधार पर क्षमता के अनुसार अनुमानित किए जाएं।	<p>लागत विवरणी 2008-09 के वार्तविकों के अनुसार अद्यतन कर ली गई हैं।</p> <p>प्रहस्तित वार्तविक यातायात और वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए उपकरणों की आय और व्यय को संशोधित लागत विवरणी में अद्यतन कर लिया गया है जो निम्नानुसार है:-</p> <p>ड्रैजर - रु. 550 लाख प्रति वर्ष</p> <p>एफ.सी. पेरियार - रु. 12 लाख प्रति वर्ष</p>
(iii)	वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय की विस्तृत गणना देते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क पर अगले 3 वर्ष अर्थात् 2009-10 से 2011-12 तक प्रोद्भूत होने वाला अतिरिक्त राजस्व प्रस्तुत करें।	वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक वर्तमान प्रशुल्क पर प्रोद्भूत होने वाला राजस्व लागत विवरणी में दिया है।
ख.	ड्रैजर नेहरू शताब्दी से संबंधित प्रश्न	
(i)	<p>परिवर्तनीय लागत</p> <p>(क) प्रत्यक्ष लागत</p> <p>लागत केंद्र कोड 324 में इस विशेष गतिविधि हेतु अधिग्रहित लागत आबंटन का आधार प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) उपरिव्यय</p> <p>सामान्य संशोधन प्रस्ताव के लिए सीओपीटी द्वारा</p>	<p>(क) प्रत्यक्ष लागत का आवश्यक विवरण लागत विवरणी में दिया गया है।</p> <p>(ख) उपरिव्यय का आबंटन संशोधित किया गया है और सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव के लिए दाखिल</p>

१२५८६।।/१०-३

	<p>दाखिल की गई लागत विवरणी दर्शाती है कि अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय पत्तन और गोदी सुविधाओं में कुल प्रचालन लागत का, जिसमें यह कार्य कलाप भी शामिल है लगभग 33% भाग बनता है। उपरोक्त के प्रकाश में, ड्रैजर के प्रचालन के लिए प्रचालन लागत के 50% पर उपरिव्यय के अनुमान का औचित्य बताइए।</p>	<p>संशोधित लागत विवरणी के अनुसार उस पर विचार किया गया है।</p>																												
(ii)	<p>ड्राई डॉकिंग प्रभार</p> <p>वर्ष 2004-05 से 2007-08 के दौरान प्रत्येक वर्ष लागत विवरणी में विचार किए गए रु. 54.15 लाख के ड्राई डॉकिंग व्यय अलग-अलग वर्षों के वार्षिक लेखा में व्यक्त किए गए वर्ष 2005-06 में रु. 31.91 लाख, 2006-07 में रु. 9.74 लाख और 2007-08 में रु. 46.26 लाख के वार्षिक ड्राई डॉकिंग व्यय से मेल नहीं खाते।</p>	<p>ड्राई डॉकिंग प्रभार</p> <p>वर्ष 2007-08 में वहन किए गए रु. 472.09 लाख के ड्राई डॉकिंग व्यय वर्ष 2012-13 तक 6 वर्षों में बराबर परिशोधन किया गया है।</p>																												
(iii)	<p>(क) विशेष सर्वेक्षण व्यय का परिशोधन समझा गया है कि वर्ष 2006-07 में विशेष सर्वेक्षण की मद में सूचित रु. 523.88 लाख का व्यय 15 वर्ष की अवधि के लिए है। इस संदर्भ में बताइए कि क्यों विशेष सर्वेक्षण व्यय को 15 वर्षों की बजाए 5 वर्षों में परिशोधित किया गया है।</p> <p>(ख) ड्रैजर नेहरू शताब्दी को परिचालित करने की तिथि बताइए। साथ ही 31 मार्च 2009 को इस परिसंपत्ति का शेष जीवन भी बताइए।</p>	<p>ड्रैजर नेहरू शताब्दी 28 अगस्त 1993 को खरीदा गया और परिचालित किया गया था। परिसंपत्ति का जीवन काल 20 वर्ष है। परिसंपत्ति का शेष जीवन मात्र 4 वर्ष का है। इसलिए, उसे उतने ही वर्षों के लिए परिशोधित किया गया है।</p>																												
(iv)	<p>(क) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार कंपनी अधिनियम 1956 में प्रदत्त जीवन मानदंडों के आधार पर परिसंपत्ति के लिखित मूल्य पर मूल्य औस विचारित किए जाने की आवश्यकता है। कृपया पुष्टि करें कि लागत विवरणी में परिगणित मूल्य हास प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप है।</p> <p>(ख) यह स्पष्ट नहीं है कि लागत विवरणी में विचारित रु. 3475.65 लाख की राशि कथित परिसंपत्ति की मूल लागत या लिखित मूल्य है कृपया वर्ष 2007-08 और 2008-09 (अनन्तिम आंकड़े) के वार्षिक लेखा में सूचित अचल परिसंपत्तियों के सकल खंड और शुद्ध खंड में सूचित परिसंपत्तियों का मूल्य बताएं। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए परिसंपत्ति का अनुमानित सकल / शुद्ध मूल्य भी बताइए।</p>	<p>(क) उपकरण की प्रचालन लागत कम करने हेतु सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार मूल्य औस सरल लेखा विधि द्वारा परिगणित किया गया है।</p> <p>(ख) अपेक्षित विवरण नीचे दिया गया है :-</p> <p style="text-align: right;">(लाख रु. में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>सकल खंड</th> <th>मूल्य औस</th> <th>शुद्ध खंड</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>1078.24</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>899.27</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>720.30</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>541.33</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>362.36</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>183.38</td> </tr> </tbody> </table>		सकल खंड	मूल्य औस	शुद्ध खंड	2006-07	3510.89	178.97	1078.24	2007-08	3510.89	178.97	899.27	2008-09	3510.89	178.97	720.30	2009-10	3510.89	178.97	541.33	2010-11	3510.89	178.97	362.36	2011-12	3510.89	178.97	183.38
	सकल खंड	मूल्य औस	शुद्ध खंड																											
2006-07	3510.89	178.97	1078.24																											
2007-08	3510.89	178.97	899.27																											
2008-09	3510.89	178.97	720.30																											
2009-10	3510.89	178.97	541.33																											
2010-11	3510.89	178.97	362.36																											
2011-12	3510.89	178.97	183.38																											

(v)	<p>प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार महापत्तन न्यास / प्राइवेट टर्मिनल नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का दावा करने के जो इस समय 16% की दर पर है, हकदार हैं। इस संदर्भ में बताए कि क्यों प्रतिलाभ, लागत परिणाम में 6% पर आकलित किया गया है।</p> <p>चूंकि 16% की प्रतिलाभ प्रतिशतता ऋण की लागत को हिसाब-किताब में लेती है, निवेश पर ब्याज को परिणाम से बाहर रखने की आवश्यकता है।</p>	<p>संशोधित लागत विवरणी में निवेश पर प्रतिलाभ 16% की दर से लिया गया है और निवेश पर ब्याज को शामिल नहीं किया गया है।</p>																		
(vi)	<p>विशेष सर्वेक्षण, विशेष मरम्मत इत्यादि से संबंधित समस्त व्यय ड्रैजर से संबंधित लागत विवरणी में शामिल किए गए हैं। लागत विवरणी तैयार करते समय, ऐसा लगता है कि इस बात को स्वीकार नहीं किया गया है कि ड्रैजर का उपयोग आंशिक रूप से पत्तन द्वारा और आंशिक रूप से बाहरी (एजेन्सियों) द्वारा किराए पर किया जाता है। जैसा कि पहले बताया गया है लागत विवरणी इसके उपयोग के बावजूद काम के घंटों के रूप में आकलित ड्रैजर की क्षमता के संदर्भ से तैयार की जानी चाहिए।</p>	<p>वहन की गई कुल लागत के साथ निवेश पर प्रतिलाभ दृष्टिकोण के आधार पर प्रतिधंटा लागत की गणना की गई है। उपकरण के प्रचालन के लिए प्रतिधंटा अपेक्षित राजस्व पर विचार किया गया है।</p>																		
ग.	तैरती क्रेन एफ.सी. पेरियार से संबंधित प्रश्न																			
(i).	<p>(क) वेतन, ईधन एवं भंडारण, और मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के इस गतिविधि के अंतर्गत प्रभाजन का आधार बताइए।</p>	<p>(क) वर्ष 2007-08 और 2008-09 की अवधि में क्रेन को प्रचालित करने हेतु खर्च की गई वास्तविक लागत नीचे दी गई है:-</p> <p>(रु.लाखों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>वेतन</td> <td>40.80</td> <td>47.31</td> </tr> <tr> <td>भंडार और ईधन</td> <td>7.81</td> <td>5.79</td> </tr> <tr> <td>मरम्मत एवं अनुरक्षण</td> <td>12.71</td> <td>18.99</td> </tr> <tr> <td>झाई डॉकिंग</td> <td>0.00</td> <td>9.18</td> </tr> <tr> <td>कुल योग</td> <td>61.32</td> <td>81.27</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ख) वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष के लिए मानव बल और औसत कर्मचारी लागत की संरचना दर्शाते हुए वेतन-लागत का विवरण प्रस्तुत करें। इसकी भी पुष्टि करें कि वेतन लागत के लागत अनुमानन में संभावित वेतन संशोधन के प्रभाव को शामिल किया गया है। इस प्रकार के अनुमानन का आधार भी प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख) उपकरण के प्रचालन के लिए वर्तमान मानवबल 19 है और वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए प्रति कर्मचारी औसत लागत क्रमशः रु.2.15 लाख और रु.2.49 लाख है। वेतन के वर्तमान स्तर पर वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कर्मचारी लागत 23% की दर से अधिक अनुमानित की जाएगी।</p>	विवरण	2007-08	2008-09	वेतन	40.80	47.31	भंडार और ईधन	7.81	5.79	मरम्मत एवं अनुरक्षण	12.71	18.99	झाई डॉकिंग	0.00	9.18	कुल योग	61.32	81.27
विवरण	2007-08	2008-09																		
वेतन	40.80	47.31																		
भंडार और ईधन	7.81	5.79																		
मरम्मत एवं अनुरक्षण	12.71	18.99																		
झाई डॉकिंग	0.00	9.18																		
कुल योग	61.32	81.27																		

	(ग) मानव बल मापदंडों पर 2006 का नेशनल इंडिस्ट्रियल ट्रिब्यूनल अवार्ड पहले ही अधिसूचित कि जा चुका है। संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.6.2 भी पत्तन से यह अपेक्षा करता है कि वह मानव बल मापदंडों की नियमित रूप से समीक्षा करता रहे। कृपया इस बात की पुष्टि करें कि वेतन लागत का अनुमान करने हेतु लागत विवरणी में शामिल किया गया मानव बल मापदंड संशोधित मानव बल मापदंड के अनुरूप हैं।	(ग) 2006 का नेशनल इंडिस्ट्रियल ट्रिब्यूनल अवार्ड पूरी तरह से लागू नहीं किया गया है वर्तमान मानव बल मापदंड, नेशनल इंडिस्ट्रियल ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुरूप नहीं है।
(ii)	प्रतिघटा औसत ईंधन खपत और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक लागत के अनुमानन के लिए अपनाई गई ईंधन और भंडारण लागत के अनुमानन का विस्तृत आधार प्रस्तुत करें। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वास्तविक ईंधन लागत के संदर्भ से कथित ब्यौरे भी प्रदान करें।	औसत ईंधन खपत प्रति घंटा तैरने के लिए 60 लिटर और क्रेन प्रचालन के लिए 20 लिटर है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए भी खपत की यही दर अनुमानित की गई है।
(iii)	वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानन का आधार गणना ब्यौरे के साथ दिखाया जाए।	यह नियमित अनुरक्षण और ड्राईडॉकिंग का भाग है जो स्टील बॉर्ड फ्लॉटिंग क्रेन के लिए दो वर्ष में एक बार होता है।
(iv)	(क) वर्ष 2006-07 की लागत विवरणी में सम्मिलित ड्राई डॉकिंग व्यय की मद में रु. 931207/- की राशि वार्षिक लेखा में वर्ष 2006-07 के लिए ड्राई डॉकिंग की मद में सूचित वास्तविक व्यय से मेल नहीं खाती। इस प्रकार की भिन्नता के लिए कारण बताए जाएं। (ख) वार्षिक लेखा दिखाते हैं कि ड्राई डॉक व्यय एक नियमित राजस्व व्यय है। इस संदर्भ में, वर्ष 2006-07 में वहन किए गए रु. 931207/- के ड्राई डॉकिंग खर्चों को पांच वर्ष की अवधि में प्रभाजित करने का आधार और कारण बताइए। (ग) स्पष्ट करें कि वर्ष 2008-09 में ड्राई डॉक व्यय के रूप में अनुमानित तौर पर वहन किए जाने वाले रु. 500 लाख पूंजी किसके हैं या राजस्व किसके। चूंकि वर्ष 2008-09 पहले ही समाप्त हो चुका है वास्तविक स्थिति के साथ लागत विवरणी का अद्यतन कीजिए।	(क) लागत विवरणी को संशोधित किया गया है और संलग्न किया गया है। (ख) परिसंपत्ति एफ.सी. पेरियार 1966 में प्रचलित की गई थी, इस परिसंपत्ति का जीवन काल 25 वर्ष है और इसका जीवन 1991 में ही पूरा हो गया। पत्तन इसे 43 वर्षों से भी अधिक अवधि से प्रचालित कर रहा है और भविष्य में इस परिसंपत्ति की कार्य साधक स्थिति कैसी होगी बताना कठिन है। इसलिए ड्राई डॉकिंग खर्चों को पांच वर्षों में सम्भाजित कर दिया गया है। (ग) पत्तन की खराब वित्तीय स्थिति के कारण 2008-09 में कोई ड्राई डॉकिंग नहीं की गई।
(v)	सामान्य संशोधन प्रस्ताव के लिए दाखिल की गई लागत विवरणी दर्शाती है कि अनुमानित प्रबंधन और	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय को सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में शामिल लागत आबंटन की बराबरी पर

	सामान्य उपरिव्यय, कार्गो संबंधी गतिविधि में, जिसमें यह गतिविधि भी शामिल है, कुल प्रचालन लागत का 25% भाग है। उपरोक्त के प्रकाश में, इस परिसंपत्ति को किराए के लिए प्रचालन लागत के 50% पर उपरिव्यय के अनुमान का औचित्य बताइए।	समानुपातिक रूप से आवंटित किया गया है।
(vi)	अचल परिसंपत्तियों के सकल खंड और शुद्ध खंड में सूचित की गई इस परिसंपत्ति का मूल्य प्रस्तुत करें।	चूंकि परिसंपत्ति का जीवनकाल 1991 में पहले ही पूरा हो चुका है, परिसंपत्ति का शुद्ध खंड शून्य है। जैसाकि परिसंपत्ति का जीवन काल पहले ही समाप्त हो चुका है, लेखा में परिसंपत्ति का मूल्य ऑस और निवेश पर प्रतिलाभ को नहीं लिया गया है।
(vii)	(क) वर्तमान एकल दर के समक्ष चार चरणों में बढ़ती दरों के साथ प्रस्तावित लिफिटंग प्रभार तक पहुँचने का आधार प्रस्तुत करें। (ख) फिक्स्ड बुकिंग चार्जेज में प्रस्तावित वृद्धि वर्तमान प्रशुल्क पर 220% है। लिफिटंग प्रभारों में चरण बद्ध रूप से प्रस्तावित वृद्धि पहले चरण के लिए (30 टन तक) 185% से अंतिम चरण के लिए (90टन से अधिक) 614% तक जाती है। अतिरिक्त लागत में वृद्धि के साथ-साथ पत्तन द्वारा प्रदत्त अतिरिक्त सेवाओं की, यदि कोई हो, लागत के संदर्भ से और पत्तन द्वारा हाल ही में दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 2% के समग्र अधिशेष के संदर्भ से प्रशुल्क में प्रस्तावित इतनी अधिक वृद्धि का औचित्य बताइए।	(क) भारी वजन (लिफिट्स) उठाने के लिए ईधन की खपत समानुपातिक रूप से अधिक होती है, इसलिए दरें चरणों में प्रस्तावित हैं। (ख) क्रेन मुख्य रूप से पत्तन के कार्गो के लिए प्रचालित है। बाहरी एजेन्सियों को परिसम्पत्ति की सेवाएं केवल मांग के आधार पर ही प्रदान की जाएंगी। बाहरी एजेन्सियों द्वारा उपयोग से उपजने वाली आय बहुत कम है।

5.3 पत्तन द्वारा वर्ष 2008-09 (वास्तविक) और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अनुमान के लिए दाखिल संशोधित लागत विवरणी का संक्षेप निम्नानुसार है :-

(i) ड्रैजर नेहरु शताब्दी

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	ब्लौरा	वास्तविक	अनुमान			
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i)	आय	1010.88	550.00	550.00	550.00	550.00
(ii)	कुल लागत	1156.15	1618.26	1258.34	1278.60	
(iii)	शुद्ध खंड पर 16% की दर से निवेश पर प्रतिलाभ	115.25	86.61	57.98	29.34	
(iv)	शुद्ध अधिशेष	-409.53	-1432.53	-980.80	-981.67	
(v)	कार्य दिवस	275	275	275	275	
(vi)	दर प्रति दिन (लाख रु.में)	4.08	5.19	4.01	3.94	
(vii)	दर प्रति घंटा (रु. में परि.)	--	32438	25063	24625	

125861/10-3

(ii) तैरती क्रेन पेरियार

क्र. सं.	ब्लौर	वास्तविक	अनुमान			
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i)	किराए से आय	8.37	12.00	12.00	12.00	12.00
(ii)	कुल लागत	81.27	214.72	105.90	127.08	
(iii)	शुद्ध घाटा	-72.89	-202.72	-93.90	-115.08	

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिये गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जायेगा। ये ब्लौर हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जायेंगे।

7. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दो मदों यथा ड्रैजर नेहरू शताब्दी और तैरती क्रेन (फ्लोटिंग क्रेन / एफ.सी.) पेरियार के लिए निर्धारित वर्तमान किराया प्रभारों के संशोधन के लिए है पत्तन ने दिनांक 2 नवंबर 2009 के अपने पत्र के माध्यम से, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के आधार पर संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है जिसे इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान की गई प्रस्तुतियों के साथ, इस विश्लेषण में विचारार्थ लिया गया है।
- (ii) इन दो तैरती क्रेनों / उपकरणों के वर्तमान किराया प्रभारों में बढ़ोत्तरी की मांग करने का एक मुख्य कारण, आरंभिक स्तर पर इन गतिविधियों में अत्यधिक राजस्व घाटे की आंशिक रूप से भरपाई करना है। वर्ष 2008-09 के वास्तविकों के आधार पर, पत्तन द्वारा दाखिल की गई दिनांक 2 नवंबर 2009 की संशोधित लागत विवरणी इस स्थिति को साफ-साफ उजागर करती है। पत्तन द्वारा ड्रैजर के लिए दाखिल की गई लागत विवरणी, प्रस्तावित प्रशुल्क पर ड्रैजर के किराए से अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित रु. 16.50 की कुल आय की तुलना में वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्षों में रु. 32.21 करोड़ के प्रतिलाभ से पहले राजस्व का घाटा प्रतिबिंబित करती है। तैरती क्रेन सेवाओं के लिए लागत विवरणी तदनुरूप अवधि के लिए रु. 36 लाख की आय की तुलना में रु. 411.70 लाख के प्रतिलाभ से पहले राजस्व घाटा दर्शाती है।
- (iii) यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पारादीप और तूतीकोरिन जैसे कुछ पत्तनों पर हाल ही में तय किए गए हार्बर मोबाइल क्रेनों के किराया प्रभार मानदंडीय दृष्टिकोण अपनाते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उपकरण की इष्टतम क्षमता पर आधारित थे। वर्तमान प्रकरण में सुनिश्चित किया जाने वाला प्रशुल्क, तथापि ऐसी एकाकी सेवा के लिए है जिसके लिए 2008 के मार्गदर्शियों में कोई मानदंड प्रदान नहीं किए गए हैं। इसलिए, सामान्य लागताधिक विधि का अनुपालन करते हुए और पिछले वर्ष 2008-09 के लिए प्रस्तुत वास्तविकों के संदर्भ से अनुमानों की तार्किकता का आकलन करते हुए विश्लेषण किया गया है। यहाँ यह बताना उचित होगा कि तैरती क्रेन एफ.सी. पेरियार अपना उपयोगी जीवन काल पूरा कर चुकी है और परिसंपत्ति मूल्य का पूरी तरह मूल्योंसे हो चुका है और ड्रैजर भी वर्ष 2012-13 तक अपना उपयोगी जीवन काल पूरा करने के कगार पर है। ये दोनों उपकरण प्रभावी रूप से पत्तन के अपने कार्यों के लिए उपयोग किए जाते हैं और बहुत ही सीमित अवसरों पर उपयोगकर्ताओं द्वारा मांगे जाने पर ही किराए पर दिए जाते हैं। ऊपर बताए गए कारणों से, मानक क्षमता के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने की बजाए, जैसाकि कुछ अन्य मामलों में किया गया है, इन उपकरणों का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सामान्य लागत अधिक विधि अपनाई गई है। अत्यधिक सावधानी बरतते

हुए यह बताया गया है कि इन उपकरणों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपनाया गया दृष्टिकोण अन्य प्रकरणों / मामलों में उपकरण के प्रभार निर्धारित करने के लिए पिछला उदाहरण / नजीर नहीं बनना चाहिए।

पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति को और ट्रैजर तथा प्लोटिंग क्रेन के अनुरक्षण की विशाल लागत को देखते हुए पत्तन को चाहिए कि वह यथाशीघ्र मानवबल मापदंड पर नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड लागू करने की लागत कम करने का प्रयास करे। बेहतर वाणिज्यिक उपयोग सुधारने के लिए न केवल लागत में कमी बल्कि सेवा की विश्वसनीयता भी एक पूर्व शर्त। पूर्व आवश्यकता है और इस लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए पत्तन को अपनी आवश्यकताओं का आकलन करना चाहिए और वर्तमान आवश्यकताओं के स्थान पर आधुनिक और कार्यक्षम सुविधाओं को स्थान देना चाहिए। यदि वित्तीय रूप से लाभदायक सिद्ध हो, पत्तन को इन उपकरणों को, जो अपना उपयोगी और किफायती जीवनकाल पहले ही जी चुके हैं, विखंडित कर दे और अपनी स्वयं की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु अपेक्षित सेवाएं बाहर से लेने की संभावनाएँ तलाश करें।

- (iv) उपकरण पर किराया प्रभार सामान्य रूप से, अलग अलग उपकरण के आधार की बजाय उपकरण क्षमता - परास (कैपेसिटी रेंज) के आधार पर तय किए जाते हैं। तात्कालिक प्रकरण में, ट्रैजर नेहरू शताब्दी और तैरती क्रेन पेरियार, अपनी अलग-अलग श्रेणियों में एकल अलग उपकरण हैं, जैसाकि पत्तन ने बताया है। इसलिए यदि कैपेसिटी-रेंज के आधार पर दर तय करने का कोई प्रयोजन नहीं होगा।
- (v) ट्रैजर से अनुमानित आय वर्ष 2008-09 में रु. 1011 लाख से गिरकर वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष रु. 550 लाख रह गई है। जब इसका स्पष्टीकरण मांगा गया तो पत्तन ने दिनांक 17 दिसम्बर 2009 के अपने ई-मेल द्वारा स्पष्ट किया है कि वर्ष 2009-10 से वर्ष 2011-12 के लिए आय का प्रोजैक्शन रु. 52000 प्रति टन की प्रस्तावित दर पर आधारित है जो, इस प्राधिकरण के अनुमोदन के अधीन 26 फरवरी 2008 से तदर्थ आधार पर पहले ही कार्यान्वित कर दिया गया है। पत्तन प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के कारण उपयोग में कमी होने की आशंका व्यक्त करता है।
- (vi) ट्रैजर का मुख्य रूप से, पत्तन द्वारा अपने ही कार्यों के लिए प्रयोग किया जाता है और केवल कभी-कभी बाहरी एजेन्सियों को उनकी मांग पर किराए पर दिया जाता है। तथापि, पत्तन द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी इस स्थिति को स्थीकार नहीं करती। जबकि आय का अनुमान इस उपकरण के किराए से आने वाले राजस्व तक ही सीमित है, लागत का अनुमान स्पष्टतौर पर, पत्तन द्वारा प्रचालनों के लिए और बाहरी एजेन्सियों द्वारा प्रचालन पर होने वाले व्यय को अलग किए बिना, ट्रैजर के प्रचालन के लिए होने वाले समस्त व्यय को समाहित करता है। इस बात का उल्लेख किए जाने पर, पत्तन ने विभिन्न प्रयोजनों अर्थात् इन वर्षों में से प्रत्येक में अपने उपयोग के प्रचालन और किराए पर, प्रचालन के लिए अपेक्षित दिनों / घंटों की संख्या के आधार पर प्रचालन की यूनिट दर संशोधित की है। इन तैरती क्रेन (एफ.सी.) के लिए भी ऐसी ही गणना पुरस्तुत नहीं की है। तैरती क्रेन भी मुख्य रूप से पत्तन के अपने उपयोग के लिए और कभी-कभी बाहरी एजेन्सियों को किराये पर दी जाती है।
- (vii) सीओपीटी की लागत स्थिति, प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के भाग के रूप में, हाल ही में विस्तार से विश्लेषित की गई थी और जिन सिद्धांतों का उसमें पालन किया गया, यथोचित रूप में इस प्रकरण में भी अपनाए गए हैं। सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में किए गए मुख्य फेर बदल निम्नलिखित हैं:-

(क) एफ.सी. पेरियार के लिए वेतन और मजदूरी के अनुमान में वर्ष 2009-10 के लिए मजदूरी संशोधन का प्रभाव सम्मिलित नहीं किया गया है। इसलिए, मजदूरी संशोधन की मद में 15% की वृद्धि प्रदान करने के लिए संबंधित लागत विवरणी में फेर बदल किया गया है और लागत अनुमान में 5.8% वार्षिक वृद्धि अनुमत की गई है।

(ख) ड्रैजर नेहरू शताब्दी के संबंध में पत्तन ने वर्ष 2007-08 में वहन किए गए रु. 472.09 लाख के मुख्य ड्राई डॉक व्यय को, यह मानते हुए कि परिसंपत्ति वर्ष 2012-13 तक ही उपयोग के लिए उपलब्ध रहेगा, 6 वर्ष की अवधि में बराबर बांट दिया है। वर्ष 2007-08 में किए गए ड्राई डॉक व्यय को छः वर्ष की अवधि में बराबर बांटना पत्तन द्वारा प्रस्तावित माना गया है। इसी प्रकार वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित ड्राई डॉक व्यय 4 वर्षों में प्रभाजित किया गया है।

एफ.सी. पेरियार के बारे में, पत्तन ने वर्ष 2009-10 में ड्राई डॉकिंग व्यय के रुप में रु. 130 लाख रुपये का अनुमान किया है। यह स्वीकार करते हुए कि पिछली अवधि के लिए प्राप्त स्थिति के आधार पर इस उपकरण के लिए प्रत्येक तीन वर्ष में एक बार ड्राई डॉक व्यय खर्च किया जाता है, वर्ष 2009-10 में अनुमानित व्यय को अगले तीन वर्षों में फैलानी उचित ही है क्योंकि व्यय का लाभ उस अवधि में उठाए जाने की अपेक्षा की गई है।

(ग) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय लागत मदों में वार्षिक वृद्धि 5.8% प्रति वर्ष पर सीमित रखी गई है।

(घ) पत्तन ने ड्रैजर से संबंधित लागत विवरणी में वर्ष 2010-11 और 2011-12, के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के आबंटित भाग पर विचार नहीं किया है। यद्यपि इसने वर्ष 2009-10 में उस पर विचार किया है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के भाग पर अलग - अलग पिछले वर्षों के अनुमानों पर अनुमेय 5.8% वार्षिक वृद्धि अनुमत करते हुए विचार किया गया है।

(ङ.) प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के एक भाग के रुप में पत्तन की समग्र लागत स्थिति का मूल्यांकन करते समय वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) के अनुमान मुख्यतः पेशन भुगतानों के संदर्भ से समायोजित किए गए थे। ड्रैजर की लगात के प्रतिशुद्ध वित्त और विविध व्यय का आबंटन भी तदानुसार संशोधित किया गया था। देखा गया है कि पत्तन ने एफसी पेरियार से संबंधित लागत विवरणी में कोई शुद्ध वित्त एवं विविध व्यय आबंटित नहीं किया है। हमारे द्वारा तैयार की गई लागत विवरणी में एफ.सी. पेरियार के प्रति शुद्ध वित्त एवं विविध व्यय आबंटित किया गया है। किसी अन्य उपलब्ध आधार के अभाव में, ड्रैजर प्रचालन की कुल लागत की ओर वित्त एवं विविध व्यय के औसत भाग पर तैरती क्रेन गतिविधि के लिए शुद्ध वित्त एवं व्यय आबंटित करने के लिए विचार किया गया है।

पत्तन ने तैरती क्रेन पर मूल्योंस और प्रतिलाभ पर ठीक ही विचार नहीं किया है क्योंकि इसका किपुयती जीवन काल तो पहले ही समाप्त हो चुका था। ड्रैजर नेहरू शताब्दी पर प्रतिलाभ परिसंपत्ति के शुद्ध स्थित मूल्य के 16% पर आकलित किया गया था। इस परिसंपत्ति पर पूर्ण प्रतिलाभ अनुमत किया गया है क्योंकि लागत की परिगणना ड्रैजर के 275 दिन उपयोग के लिए, जो एक वर्ष में उपलब्ध दिनों की संख्या के 70% से अधिक है, की गई है। प्रतिलाभ ड्रैजर के साथ-साथ एफ.सी. पेरियार, दोनों के लिए ड्राईडॉक व्यय के अप्रभाजित भाग पर भी अनुमत किया गया है।

संशोधित लागत विवरणी की एक प्रति संलग्नक-। के रूप में संलग्न है।

(viii) चूंकि 2009-10 का वर्ष शीघ्र ही समाप्त होने वाला है, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत स्थिति का प्रभाव प्रशुल्क समीक्षा का निर्णय करेगा।

(क) ऊपर वर्णित फेर बदल के अधीन, ड्रैजर के लिए लागत विवरणी वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागताधिक प्रतिलाभ के बाद उसी अवधि में प्रस्तावित प्रशुल्क पर पत्तन द्वारा अनुमानित रु. 1100 लाख की आय के समक्ष रु.2465 लाख रुपये का कुल घाटा दर्शाती है। प्रतिशत के रूप में औसत घाटा प्रचालन आय का 224% परिकलित होता है। किन्तु जैसा कि पहले उल्लेख किया गया था, क्योंकि व्यय पत्तन के स्वयं के उपयोग और किराए के प्रयोजनों के बीच अलग नहीं किए गए हैं, प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करने के लिए केवल घाटे के आंकड़ों के अनुसार कार्रवाई करना उचित नहीं होगा। पूछे जाने पर पत्तन ने अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं अर्थात 275 दिन \times 16 घंटे के लिए कुल वार्षिक प्रचालन घंटों के ऊपर लागताधिक प्रतिलाभ वसूलने के लिए वर्ष 2009-10 के लिए रु.32438 प्रतिघंटा, 2010-11 के लिए रु.25063 प्रतिघंटा और 2011-12 के लिए रु.24625 प्रतिघंटा दर तैयार की है।

हमारे अनुमानों के अनुसार संशोधित अनुमानित राजस्व आवश्यकता वर्ष 2010-11 के लिए रु.1777 लाख और वर्ष 2011-12 के लिए रु.1377 लाख है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित कुल लागताधिक प्रतिलाभ उगाहने के लिए औसत प्रतिघंटा दर पत्तन द्वारा किए गए अनुमानों के आधार पर रु.24864 की औसत की तुलना में रु.35843 प्रतिघंटा परिणित होती है। जैसा पहले बताया गया है, पत्तन द्वारा अनुमानित दर, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के आबंटन के बिना है और उसमें कुछ अंकगणितीय त्रुटियां भी छूट गई हैं। ड्रैजर के लिए किराया प्रभार रु. 35843 प्रतिघंटा अनुमोदित किया जाता है। अनुमोदित दर पर वृद्धि वर्तमान प्रशुल्क से 43% परिणित होती है जो हाल ही में समाप्त किए गए सीओपीटी की सामान्य समीक्षा में पोत संबंधी गतिविधि में अनुमत 40% की वृद्धि के संयोगवश बहुत करीब है।

(ख) पिछले विश्लेषण में वर्णित संशोधन के साथ, एफ.सी. पेरियार की लागत विवरणी वर्ष 2010-11 और 2011-12 में, पत्तन द्वारा इसी अवधि में वर्तमान प्रशुल्क पर अनुमानित रु.24 लाख की आय के समक्ष रु.318.74 लाख का सकल प्रचालन घाटा प्रतिबिंबित करती है। प्रतिशतता के रूप में यह घाटा 1328% है। यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन लागत बड़ा भाग भी वसूल नहीं कर पाता है और लागत विवरणी में प्रदर्शित विशाल घाटे को देखते हुए, प्रथम दृष्ट्या सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित, दरों में वृद्धि स्वीकार करने का मामला बनता है।

इस पोत को मुख्यतः खतरे के निशानों को उठाने, औजारों-उपस्करों एवं चालक दल के सदस्यों को ले जाने संबंधी पत्तन प्रचालनों के लिए लगाया जाता है और कभी-कभी उन वस्तुओं को उठाने के लिए जो पानी में गिर जाती है, मांगे जाने पर, व्यापार जगत द्वारा उपयोग किया जाता है। पत्तन ने, प्रचालन के दिनों की संख्या / घंटों के संदर्भ से दर की परिणामना प्रस्तुत नहीं की है, जैसी ड्रैजर के मामले में प्रस्तुत की है। ड्रैजर के लिए उपनाए

१२८६६।।१०-५

गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए एक अनन्तिम गणना रु.3859/- से रु.3930 के बीच प्रतिघंटा दर प्रदान करती है।

वर्तमान दरमान में फिक्स्ड बुकिंग चार्ज के रुप में रु.5000 प्रति पाली (शिफ्ट) और रु.210/- प्रतिटन की समान शिफ्टिंग चार्ज की दरें दी गई हैं। पत्तन का प्रस्ताव रु.2000/- प्रतिघंटा के रुप में फिक्स्ड चार्ज और (वजन) के आधार पर बदलते हुए चरणों के अनुसार लिफ्टिंग प्रभार लगाने का प्रस्ताव है। प्रतिघंटा आधार पर अब प्रस्तावित फिक्स्ड प्रभार वर्तमान दर में 220% की वृद्धि होगी कि इससे उपयोगकर्ताओं को कुछ राहत मिलेगी क्योंकि यदि उनके द्वारा उपयोग एक पाली से कम अवधि के लिए है तो उन्हें पूरी पाली के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी, बस एक बार प्रस्तावित फिक्स्ड (अपरिवर्तनीय) प्रभार अनुमोदित हो जाए। लिफ्टिंग प्रभारों के बारे में, पहले चरण के लिए 30 टन तक के भार के लिए प्रस्तावित दर रु.600/- प्रति टन, 185% वृद्धि करती है और अंतिम चरण में 90 टन से अधिक के भार के लिए प्रस्तावित दर 614% की वृद्धि करती है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चरणबद्ध रुप से बढ़ती हुई दरें प्रस्तावित करने का कारण है कि जैसे जैसे उठाने वाले सामान का भार बढ़ता जाता है वैसे-वैसे ईंधन की खपत समानुपातिक रुप से बढ़ती चली जाती है। पत्तन द्वारा प्रदत्त स्पष्टीकरण तार्किक / उचित जान पड़ता है कि इस दर से बढ़ती चली जाती है। फिर भी, यह मानते हुए कि इस गतिविधि में व्यापक प्रचालन घाटा है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इस उपकरण को पत्तन के अपने उपयोग के अलांका दूसरे उपयोगों के लिए बहुत कम लगाया जाता है, यह प्राधिकरण चरणबद्ध रुप से बढ़ते हुए प्रभारों, जैसे ये पत्तन द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं, के प्रस्ताव को स्वीकार करता है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर पत्तन किसी अतिरिक्त आय की अपेक्षा नहीं करता। यह कहना उचित / प्रासंगिक होगा कि कोच्चि स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन ने भी स्वीकार किया है कि तैरती क्रेन का उपयोगकर्ताओं द्वारा यदा कदा उपयोग किया जाता है। किसी भी स्थिति में यदि कोई राजस्व संबंधी प्रभाव पड़ता भी है तो वह नगण्य होगा क्योंकि पिछली अवधि के लिए प्रस्तुत की गई स्थिति दर्शाती है कि इस मद से अर्जित आय जो रु. 4 लाख से रु.8 लाख प्रति वर्ष है, नगण्य है।

(ग)

सामान्य प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव की जांच पड़ताल करते समय पत्तन ने दिनांक 17 दिसंबर 2009 के अपने ई-मेल द्वारा प्रस्तुत किया कि इसने ड्रैजर नेहरू शताब्दी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क 26 फरवरी 2008 से तदर्थ आधार पर, एकत्रित करना पहले से ही आरंभ कर दिया है जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन दिए जाने के अधीन है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार जब किसी सेवा / कार्गो के लिए विनिर्दिष्ट प्रशुल्क, अधिसूचित प्रशुल्क में उपलब्ध नहीं होता है, तो पत्तन प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और, जब तक दर अन्तिम रुप से (फाइनली) अधिसूचित की जाती है, वह तदर्थ आधार पर दर लगा सकता है। इस प्रयोजन के लिए तदर्थ दर, तुलनीय या समान सेवाओं / कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर परिणित की जानी चाहिए और पत्तन तथा संबंधित उपयोगकर्ताओं के बीच इस पर परस्पर सहमति होनी चाहिए। पत्तन ने प्रस्तावित दर लगाने के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति प्रस्तुत नहीं की है। तथापि यह ध्यान देने योग्य है कि तदर्थ आधार पर पत्तन द्वारा कथित रुप से प्रस्तावित दर लगाने पर किसी उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4 इस प्राधिकरण को, पिछले प्रभाव से तदर्थ आधार पर अपनाई गई अन्तरिम दर को मान्य करने का अधिकार प्रदान करती है। पत्तन द्वारा झेले जा रहे व्यापक राजस्व घाटे पर विचार करते हुए और यह मानते हुए कि ड्रैजर को किराए पर बाहर भेजना एक नियमित सेवा नहीं है, तदर्थ आधार पर रु. 52000 प्रति

घंटा की प्रस्तावित दर लागू करने के सीओपीटी के कदम का इसी रूप में अनुसमर्थन किया जाता है।

- (ix) प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र अनुबंधित करते हैं। इस विश्लेषण में विचारित लागत रिथ्टि मार्च 2010 तक की है। इसके बाद इस प्रशुल्क मद की समीक्षा, दरमान में प्रदत्त अन्य प्रशुल्क मदों की समीक्षा के साथ करना उचित पाया गया है। ऐसी रिथ्टि में, कथित दो उपकरणों के लिए किराया प्रभारों की वैधता 31 मार्च 2010 तक निर्धारित की जाती है ताकि ये दोनों दरें संशोधित दरमान की वैधता के साथ समाप्त हों।
- (x) ड्रैजर नेहरु शताब्दी और एफ.सी. पेरियार के संशोधित किराया प्रभार सीओपीटी के संशोधित दरमान क्रमशः अध्याय II और IV के अंतर्गत संबंधित / अनुषांगिक अनुसूची में सम्मिलित किए गए हैं। तदनुसार संशोधित दरें, सीओपीटी के संशोधित दरमान के लागू करने की प्रभावी तिथि से प्रभाव में आएंगी।

8. परिणाम स्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीओपीटी के संशोधित दरमान के अध्याय II और IV के अन्तर्गत आनुषांगिक अनुसूची में सम्मिलित किए जाने के लिए निम्नलिखित दरों को अनुमोदन प्रदान करता है :-

अध्याय II

2.2.4 फ्लोटिंग क्राफ्ट के किराए के लिए प्रभार

क्र.सं.	वर्ग	यूनिट	दर (रु.में)
4	ड्रैजर जीएचडी नेहरु शताब्दी	प्रति घंटा या उसका भाग	35843/-

अध्याय IV

4.3 तैरती क्रेन (फ्लोटिंग क्रेन) और आइल स्किमर के लिए प्रभार

क्र. सं.	वर्ग	यूनिट	दर (रु.में)
1.	तैरती क्रेन एफ.सी. पेरियार		
	फिक्सड प्रभार	प्रतिघंटा या उसका भाग	2000/-
	लिफ्टिंग प्रभार 30 टन तक	प्रति टन या उसका भाग	600/-
	30-60		800/-
	60-90		1200/-
	90 से अधिक		1500/-

रानी जाधव, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/4/143/09-असा.]

संलग्नक - ।

द्रेजर के किराया प्रभार के संशोधन के लिए लागत विवरणी

(रुपए लाखों में)

क्र. सं.	बोरे	वास्तविक जैसे सीओपीटी द्वारा प्रदत्त	तदर्थ आधार पर प्रमारित दर पर सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान				प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान	
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12		
I	आय		1011	550	550	550	550	550
II	प्रत्यक्ष लागत							
1	वेतन	271.14	324.16	405.20	425.46	324.16	342.96	362.85
2	भंडार एवं इंधन	263.80	415.00	435.75	435.75	279.10	295.29	312.41
3	मरम्मत और अनुरक्षण	8.48	25.24	26.50	26.50	8.97	9.49	10.04
4	बीमा	7.50	7.00	7.35	7.35	7.00	7.00	7.00
5	झाइ जाकिंग (रु. 472.09 लाख / 6 वर्ष) और (रु. 500 लाख / 4 वर्ष)	78.68	78.68	78.68	78.68	78.68	78.68	78.68
	उप-योग	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00
		629.59	975.08	1078.48	1098.74	822.91	858.42	895.99
6	मूल्य ठोस	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85
7	सामान्य उपरिव्यय और प्रबंधन प्रशासन	346.71	463.32	0.00	0.00	366.82	388.09	410.60
	योग (II)	1156.16	1618.26	1258.34	1278.60	1369.59	1426.38	1075.84
III	प्रचालन अधिशेष / घाटा	-145.27	-1068.25	-708.34	-728.60	-819.59	-876.38	-936.46
IV	प्रचालन आय के % के रुप में घाटा		-194%	-129%	-132%	-149%	-159%	-170%
V	(एफएमई-एफएमआई) के आवंटित शेयर	149.01	277.66	214.49	223.73	292.14	227.54	239.30
VI	अधिशेष / घाटा	-294.28	-1345.92	-922.83	-952.33	-1111.74	-1103.92	-1175.76
VII	अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % के रुप में	-29%	-245%	-168%	-173%	-202%	-201%	-214%
VIII	वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए औसत अधिशेष/घाटा							-207%
IX	नियोजित पूँजी पर 16% की दर से प्रति लाख	115.25	86.61	57.98	29.34	184.38	123.16	61.93
X	आरओसीई के बाद शुद्ध घाटा	-409.53	-1432.53	-980.81	-981.67	-1296.12	-1227.08	-1237.69
XI	प्रचालन आय के % के रुप में घाटा	-41%	-260%	-178%	-178%	-236%	-223%	-225%
XII	प्रचालन आय के % के रुप में औसत घाटा							-224%
XIII	कुल लागताधिक प्रतिलाम		1983	1531	1532	1846	1777	1377
XIV	कार्य दिवस		275	275	275	275.00	275.00	275.00
XV	दर प्रतिदिन (रु. पर्ये लाख में)		5.19	4.01	3.94	6.71	6.46	5.01
XVI	दर प्रतिघंटा (रु. पर्यो में)		32438	25063	24625	41957	40388	31297
XVII	अनुमोदित की जाने वाली औसत दर (रु. प्रति घंटा में)				24844			35843

तैरती क्रेन (एफ.सी.) पेरियार के किराया प्रभार के संशोधन के लिए लागत विवरणी

क्र.सं.	बौरे	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान				प्राधिकरण द्वारा संशोधित अनुमान		
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	किराए से आय	8.37	12	12	12	12	12	12	12
II	प्रत्यक्ष लागत								
1	वेतन	50.18	45.79	57.24	68.69	61.06	64.60	68.35	
2	मंडार एवं ईधन	5.79	15.38	19.23	23.07	6.13	6.48	6.86	
3	मरम्मत और अनुरक्षण	16.12	23.55	29.44	35.33	17.05	21.31	25.58	
4	अन्य	9.18							
5	ड्राइ डॉकिंग व्यय		130.00			43.33	43.33	43.33	
	उप-योग(II)	81.27	214.72	105.90	127.08	127.57	135.73	144.11	
III	आवंटित शुद्ध वित्त और विविध व्यय		0	0	0	25.51	27.15	28.82	
IV	शुद्ध प्रचालन घाटा	-72.89	-202.72	-93.90	-115.08	-141.08	-150.87	-160.94	
V	ड्राइ डॉक व्यय के अप्रभावित भाग पर 16% की दर से प्रतिलाभ		0.00	0.00	0.00	13.87	6.93	0.00	
VI	प्रतिलाभ के बाद शुद्ध घाटा		-202.72	-93.90	-115.08	-154.95	-157.81	-160.94	
VII	प्रचालन आय के % के रूप में शुद्ध घाटा		-1689%	-783%	-959%	-1291%	-1315%	-1341%	
VIII	वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए औसत अधिशेष / घाटा			-1144%				-1328%	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 31st March, 2010

No. TAMP/19/2008-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for revision of hire charges of Floating Crane (F.C.) Periyar & Dredger Nehru Shatabdi as in the Order appended hereto.

1258 91/10-5

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/19/2008-COPT

Cochin Port Trust

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 23rd day of February, 2010)

This case deals with the proposals filed by the Cochin Port Trust (COPT) both dated 26 February 2008 for revision of hire charges of Dredger Nehru Shatabdi and Floating Crane Periyar.

2.1. The proposal filed by COPT in February 2008 was not accompanied with any cost statements to justify the increase proposed in the rates for F.C. Periyar. The gaps observed in the proposal were pointed out to the COPT vide our letter dated 19 March 2008.

2.2. The COPT has furnished the cost statements to justify increase proposed in the hire charge of F.C. Periyar and Dredger Nehru Shatabdi along with clarifications on the points raised vide its letter dated 9 April 2008.

2.3. On the issue of prescribing tariff based on the capacity range of the floating crane/dredger, the COPT has clarified that the activities performed by both the crafts are different and hence they can be identified only as individual equipment rather than by capacity range.

2.4. The gist of the proposals and the information / clarifications furnished by the COPT are summarised below:

Dredger Nehru Shatabdi

- (i). The dredger is a grab dredger used by the port for maintenance dredging at inner harbour channels and alongside berth. In addition, it is occasionally hired by outside agencies like Cochin Shipyard Ltd., Navy and Coast Guard for dredging work at their water front area.
- (ii).
 - (a). In October 2006 the dredger collided with another vessel and incurred repairs to the tune of Rs.103.85 lakhs. Apart from that, survey work was also done incurring an expenditure of Rs.523.88 lakhs.
 - (b). In response to our query, the COPT has in the revised cost statement amortised the special repair expense reported in 2006-07 and special survey expenses reported in the year 2007-08 over a period of five years.
- (iii). The existing charge of Rs.25,000 per hour for the dredger does not adequately cover the cost. It has furnished cost statement indicating the actual cost incurred during the years 2004-05 to 2006-07 and the estimates for the years 2007-08 to 2008-09.
- (iv). The port has submitted that the rate per hour to meet the cost plus return ranges from Rs.40,000 to Rs.67,000 per hour for the last five years i.e. 2004-05 to 2008-09 (based on the cost statement filed along with the original proposal). The average cost for five years comes to Rs.52,600. It has, therefore, proposed to revise the hire charge of Dredger to Rs.52,000 per hour.
- (v). The revised cost statement filed by COPT vide letter dated 9 April 2008 reflects the following position for the years 2004-05 to 2006-07 (Actuals) and estimates for 2007-08 and 2008-09:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates	
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
(i).	Total Variable Cost	530.40	813.63	687.29	970.18	993.89
(ii).	Fixed Cost (Interest and Depreciation)	578.19	578.19	582.72	588.60	588.60

(iii).	ROI 6% on capital cost	208.54	208.54	210.65	210.65	210.65
(iv).	Total Cost + Return	1317.12	1600.36	1480.67	1769.43	1793.14
(v).	Working days	173	239	161	196	242
(vi).	Rate per day	7.61	6.70	9.20	9.03	7.41
(vii).	Rate per hour after rounding off (in Rs.)	48000	42000	58000	56500	46500

Floating Crane F.C. Periyar

- (vi). The floating crane is fixed on a floating platform and is basically used for lifting items which have fallen into the water, for lifting buoys, boats, anchors, etc. It is also used, amongst others, for shifting material from one boat to another boat, for carrying tools and crew members from one place to another.
- (vii). It is used by the port for own purpose and is also hired to outside agencies for their use in the port waters.
- (viii). The charges for this crane was levied on tonnage and hourly basis till 1999. These charges were revised to fixed booking charges per shift and lifting charges per ton. The charges for this floating crane have not been revised during the last two general revision exercise carried in 2004 and 2007. For compensating the past operating deficit, it proposes to revise the hire charges of floating crane.
- (ix). The port has furnished cost statement showing details of the actual cost for the year 2004-05 to 2006-07 and the estimates for the year 2007-08 and 2008-09. The cost statements filed by the COPT for the said floating crane reflect the following position:

Particulars	(Rs. in lakhs)				
	Actuals	2004-05	2005-06	2006-07	Estimates
Income from hiring	2.54	16.17	4.48	5.00	5.50
Total cost	57.90	74.18	72.82	118.07	223.52
Net deficit	-55.36	-58.01	-68.34	-113.07	-218.02

2.5. A comparative table showing the existing charges vis-à-vis charges proposed is tabulated below:

Sr. No.	Equipment	Existing charges	Proposed charges
1.	Dredger Nehru Shatabdi	Rs.25000 per hour or part thereof	Rs.52000 per hour or part thereof
2.	Floating Crane F.C. Periyar:		
	(i). Fixed booking charges	Rs.5000 per shift or part thereof	Rs.2000 per hour or part thereof
	(ii). Lifting charges (Rate per tonne or part thereof)	Rs.210	Upto 30 ton - Rs.600 30 to 60 ton - Rs.800 60 to 90 ton - Rs.1200 Above 90 ton - Rs.1500

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the COPT was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to COPT as feedback information. The COPT has furnished its comments on the comments of the users / user organisations.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was vide our letter dated 5 June 2009 advised to furnish additional information / clarifications. The COPT vide its letter dated 2 November 2009 has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the COPT are brought out in subsequent paragraphs.

5.1. A joint hearing in this case was held on 20 June 2009 at the COPT premises.

5.2. At the joint hearing, the COPT was advised to furnish additional information / clarifications sought by us vide our letter dated 5 June 2009 for which the response was awaited. The COPT has furnished its response vide its letter dated 2 November 2009. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from COPT
A.	Common queries relating to cost calculation furnished for fixation of hire charge of F.C. Periyar and Nehru Shatabdi:	
(i).	<p>(a). Furnish the designed capacity of the dredger in terms of working hours along with detailed calculation.</p> <p>(b). Indicate the designed capacity of the floating crane Periyar in terms of tonnage. If different cargo mix are handled by the said crane, then the rated capacity taking into consideration the varying handling rate for different cargo items to be furnished. Furnish detailed calculation in this regard.</p>	<p>(a). Capacity of the Dredger Nehru Shatabdi is 1500 Cu.M per trip and can perform two trips in 12 hours of working time. Effective volume of solid silt removed is 1150 Cu.M per trip.</p> <p>(b). The designed capacity of the Floating Crane F. C. Periyar is 100 Tonnes per lift. The crane is not handling different cargo mix.</p>
(ii).	The cost statements may be drawn with reference to the capacity for both the equipment. The expenses may be estimated for the capacity based on the actual expense incurred by the port in year 2008-09.	<p>The cost statement has been updated as per actuals of 2008-09.</p> <p>The actual traffic handled and income and expenditure of the equipment for the year 2007-08 and 2008-09 are updated in the revised cost statement which is</p> <p>Dredger - Rs.550 lakhs per annum F.C. Periyar - Rs. 12 lakhs per annum</p>
(iii).	Furnish additional revenue likely to accrue at the proposed tariff giving detailed calculation of the income at the existing level and at the proposed tariff for the next three years 2009-10 to 2011-12.	The revenue likely to accrue at existing tariff for the years 2009-10 to 2011-12 is furnished in the cost statement.
B.	Queries relating to Dredger Nehru Shatabdi:	
(i).	<p>Variable Cost:</p> <p>(a). Direct Cost: Furnish the basis of allocating the cost captured in the Cost Centre code 324 to this particular activity.</p> <p>(b). Overhead: The cost statement filed by the COPT for general revision proposal shows that the estimated management and general overheads constitutes around 33% of the total operating cost in the port and dock facility which includes this activity also. In the light of the above, justify the estimation of overhead at 50% of the operating cost for operation of the dredger.</p>	<p>(a). Necessary break up of direct cost has been given in the cost statement</p> <p>(b). Allocation of Overhead has been corrected and considered as per revised cost statement filed for the general tariff revision proposal.</p>
(ii).	Dry Docking charges: The dry docking expense of Rs.54.15 lakhs considered in the cost statement during each of the years 2004-05 to 2007-08 do not match with the actual dry dock expense reported in the respective Annual Accounts at Rs.31.91 lakhs in 2005-06, Rs.9.74 lakhs in 2006-07 and Rs.46.26 lakhs in 2007-08.	Dry Docking charges: Dry docking expenses of Rs.472.09 lakhs incurred in the year 2007-08 has been amortized equally for 6 years upto 2012-13.

(iii).	<p>(a). Amortisation of the Special survey expenses: It is understood that the expense of Rs.523.88 lakhs reported during the year 2006-07 towards special survey is for 15 years period. In this context, explain why the special survey expense is proposed to be amortised over a period 5 years and not 15 years.</p> <p>(b). Indicate the date of commissioning the Dredger Nehru Shatabdi. Also, indicate the balance life of this asset as on 31 March 2009.</p>	<p>The dredger Nehru Shatabdi was purchased and commissioned on 28 August 1993. The life time of the asset is 20 years. The remaining life of the asset is only 4 years. Hence it has been amortized for the same years.</p>																												
(iv).	<p>(a). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, depreciation need to be considered on the written down value of assets based on the life norms prescribed in the Companies Act 1956. Confirm that the depreciation computed in the cost statement is in line with the tariff guidelines.</p> <p>(b). It is not clear whether Rs.3475.65 lakhs considered in the cost statement is original cost or the written down value of the said asset. Please furnish the value of the asset reported in the gross block and the net block of the fixed assets reported in the Annual Accounts for the years 2007-08 and 2008-09 (provisional figure). The estimated gross / net value of the asset for the years 2009-10 to 2011-12 may be furnished.</p>	<p>(a). Depreciation is calculated by straight line method as per Government guidelines to reduce the cost of operation of the equipment.</p> <p>(b). Required details are furnished below: (Rs. in lakhs)</p> <table border="1" data-bbox="837 845 1366 1051"> <thead> <tr> <th></th> <th>Gross Block</th> <th>Depreciation</th> <th>Net Block</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>1078.24</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>899.27</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>720.30</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>541.33</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>362.36</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>3510.89</td> <td>178.97</td> <td>183.39</td> </tr> </tbody> </table>		Gross Block	Depreciation	Net Block	2006-07	3510.89	178.97	1078.24	2007-08	3510.89	178.97	899.27	2008-09	3510.89	178.97	720.30	2009-10	3510.89	178.97	541.33	2010-11	3510.89	178.97	362.36	2011-12	3510.89	178.97	183.39
	Gross Block	Depreciation	Net Block																											
2006-07	3510.89	178.97	1078.24																											
2007-08	3510.89	178.97	899.27																											
2008-09	3510.89	178.97	720.30																											
2009-10	3510.89	178.97	541.33																											
2010-11	3510.89	178.97	362.36																											
2011-12	3510.89	178.97	183.39																											
(v).	<p>As per the tariff guidelines, both the major port trusts / private terminals are entitled to claim return on capital employed which is presently allowed @ 16%. In this context, explain why return is computed at 6% in the cost calculation.</p> <p>Since the return percentage of 16% takes into account cost of debt, interest on investment need to be excluded from the computation.</p>	<p>The ROI @ 16% has been considered in the revised cost statement and interest on investment has been excluded.</p>																												
(vi).	<p>Entire expenses relating to special survey, special repairs, etc. are considered in the cost statement relating to dredger. The point that the dredger is partly used by the port and partly given to outsiders on hire does not appear to have been recognised while drawing the cost statement. As stated earlier, the cost statement may be drawn with reference to the capacity of dredger assessed in the terms of working hours irrespective of usage.</p>	<p>Cost per hour has been computed on the basis of total cost incurred plus ROI approach. The expected revenue requirements of operating the equipment per hour is considered.</p>																												
C.	<p>Queries relating to Floating Crane Periyar:</p> <p>(i).</p> <p>(a). Explain the basis of apportionment of salary, fuel & stores and repairs & maintenance cost to this activity.</p> <p>(b). Furnish the break up of salary cost indicating the composition of manpower and the average employee cost for each of the years</p>	<p>(a). Actual cost incurred for operating the crane for the period 2007-08 and 2008-09 are furnished below: (Rs. in lakhs)</p> <table border="1" data-bbox="837 1760 1366 1943"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Salary</td> <td>40.80</td> <td>47.31</td> </tr> <tr> <td>Stores and fuels</td> <td>7.81</td> <td>5.79</td> </tr> <tr> <td>R & M</td> <td>12.71</td> <td>18.99</td> </tr> <tr> <td>Dry docking</td> <td>0</td> <td>9.18</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>61.32</td> <td>81.27</td> </tr> </tbody> </table> <p>(b). The present manpower for operating the equipment is 19 and the average per employee cost per year is Rs.2.15 lakhs and Rs.2.49 lakhs</p>	Particulars	2007-08	2008-09	Salary	40.80	47.31	Stores and fuels	7.81	5.79	R & M	12.71	18.99	Dry docking	0	9.18	TOTAL	61.32	81.27										
Particulars	2007-08	2008-09																												
Salary	40.80	47.31																												
Stores and fuels	7.81	5.79																												
R & M	12.71	18.99																												
Dry docking	0	9.18																												
TOTAL	61.32	81.27																												

125861/10-6

	<p>2009-10 to 2011-12. Confirm that impact of the likely wage revision is considered in the cost estimation of salary cost and also furnish the basis of such estimation.</p> <p>(c). The National Industrial Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines also require the port to regularly review the manning scale. Please confirm that the manning scale considered in the cost statement for estimating the salary cost is in line with the revised manning scale.</p>	<p>for the year 2007-08 and 2008-09 respectively. The employee cost will be estimated @ 23% more on the existing level of salary for the year 2010-11 and 2011-12.</p> <p>(c). The National Industrial Tribunal Award of 2006 on manning scale is not fully implemented. The present manning scale is not in conformity with National Industrial Tribunal Award.</p>
(ii).	Furnish the detailed basis of estimating the fuel and stores cost indicating the average consumption of fuel per hour and the average unit rate of fuel adopted for estimating the cost for the years 2009-10 to 2011-12. Also, furnish the said details with reference to the actual fuel cost for the years 2006-07 to 2008-09.	Average fuel consumption per hour is sixty litres for sailing and twenty litres for crane operation. The same rate of consumption is estimated for the year 2009-10 to 2011-12.
(iii).	The basis of estimating the repair and maintenance cost for the years 2009-10 to 2011-12 may be indicated along with calculation details.	It is a part of routine maintenance and dry docking once in two years for steel body floating crafts.
(iv).	<p>(a). The amount of dry docking expense of Rs.931207/- considered in the cost statement for the year 2006-07 does not match with the actual dry docking expense for the year 2006-07 reported in the Annual Accounts. The reasons for such variation may be reconciled.</p> <p>(b). The Annual Accounts show that dry dock expense is a regular revenue expenditure. In this context, explain the basis and reasons for apportioning of the dry docking expense of Rs.931207/- incurred in the year 2006-07 over a period of 5 years.</p> <p>(c). Clarify whether the dry dock expense of Rs.500 lakhs estimated to be incurred in the year 2008-09 is of capital or revenue in nature. Since the year 2008-09 is already over, update the cost statement with the actual position.</p>	<p>(a). The cost statement has been revised and enclosed.</p> <p>(b). The asset F.C. Periyar has been commissioned in 1966; the life of the asset is 25 years and the life expired on 1991. The Port is operating it for a period of more than 43 years and it is difficult to estimate the working condition of the asset in future. Hence the amortization of dry docking expenses has been considered for 5 years.</p> <p>(c). No dry docking has been done in 2008-09 due to poor financial position of the Port.</p>
(v).	The cost statement filed by the COPT for general revision proposal shows that the estimated management and general overheads constitutes around 25% of the total operating cost in the cargo related activity which includes this activity also. In the light of the above, justify the estimation of overhead at 50% of the operating cost for hire of this asset.	The management and general overheads has been proportionately allocated on par with cost allocation considered in the general tariff revision proposal.
(vi).	Furnish the value of this asset reported in the gross block and the net block of the fixed assets.	<p>Since the asset life has been already expired on 1991 the net block of the asset is zero.</p> <p>Depreciation of the asset and Return on investment are not taken into account since the life of the asset is already expired in 1991.</p>
(vii).	(a). Furnish the basis of arriving at the proposed lifting charge in four slabs with increasing rate as against the existing single rate.	(a). The fuel consumption is proportionately more for lifting heavy lifts hence the slab rates are proposed.

	(b). The increase proposed in fixed booking charges is 220% from the existing tariff. The increase proposed in lifting charges slab-wise is in the range of 185% for the first slab (upto 30 tonnes) to 614% for the last slab (above 90 tonnes). Justify such steep hike proposed in the tariff with reference to increase in additional cost as well as cost of additional services, if any, provided by the port and also with reference to the overall surplus of 2% for the years 2009-10 to 2011-12 in the cargo handling activity in the recent general revision proposal filed by the port.	(b). The crane is operating mainly for Port purposes. The service of the asset will be provided / extended to outsiders on demand basis only. The income generated from outside use is meagre.
--	---	--

5.3. A summary of the revised cost statement filed by the port for the year 2008-09 (actuals) and estimates for 2009-10 to 2011-12 is as follows:

(i). **Dredger Nehru Shatabdi**

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals		Estimates	
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i).	Income	1010.88	550.00	550.00	550.00
(ii).	Total Cost	1156.15	1618.26	1258.34	1278.60
(iii).	ROI @ 16% on Net Block	115.25	86.61	57.98	29.34
(iv).	Net Surplus	-409.53	-1432.53	-980.80	-981.67
(v).	Working Days	275.00	275.00	275.00	275.00
(vi).	Rate per day (Rs. in lakhs)	4.08	5.19	4.01	3.94
(vii).	Rate per hour (converted in Rs.)		32438	25063	24625

(ii). **Floating Crane Periyar**

Sl. No.	Particulars	Actuals		Estimates	
		2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
(i).	Income from hiring	8.37	12.00	12.00	12.00
(ii).	Total cost	81.27	214.72	105.90	127.08
(iii).	Net Deficit	-72.89	-202.72	-93.90	-115.08

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by the Cochin Port Trust (COPT) is for revision of the existing hire charges prescribed for two items viz. Dredger 'Nehru Shatabdi' and Floating Crane (F.C.) 'Periyar'. The port has filed revised cost statement based on actuals of the year 2008-09 vide its letter dated 2 November 2009 which is taken into consideration in this analysis along with the submissions made during processing of this case.
- (ii). One of the main reasons seeking hike in the existing hire charges of these two floating cranes/equipment is to partly compensate the huge revenue deficit in these activities at the operating level. The revised cost statement dated 2 November 2009 filed by the port based on the actuals of 2008-09 brings out this position clearly. The cost statement for the dredger filed by the port reflect a revenue deficit before return of Rs.32.21 crores for the three years 2009-10 to 2011-12 as against total income of Rs.16.50 crores expected to be earned from hire of the dredger at the proposed tariff. The cost statement for floating crane

12586110-7

services reflect a revenue deficit before return of Rs.411.70 lakhs as against income of Rs.36 lakhs for the corresponding period.

- (iii). It may be relevant to mention that the hire charge of Harbour Mobile cranes recently fixed in some of the ports like Paradip and Tuticorin was based on the optimal capacity of the equipment determined by this Authority adopting normative approach. The tariff to be fixed in the instant case is, however, for isolated service for which no norms are prescribed in the 2008 guidelines. Hence the analysis is done following usual cost plus method and assessing reasonableness of the estimates with reference to actuals furnished for the previous year for 2008-09. It is relevant to state here that Floating-Crane Periyar has outlived its useful life and the asset value is fully depreciated and the dredger is almost on the verge of completing its useful life by 2012-13. Both these equipment are predominantly used for port's own purposes and given on hire on limited occasions on demand made by the users. For reasons explained above, the usual cost plus method, is followed for determining the tariff of these equipment instead of fixing the tariff for the standard capacity as adopted in other cases. By way of abundant caution, it is stated that the approach followed in the tariff fixation of these equipment should not be quoted as precedence for fixation of hire charge of equipment in other cases. Given the overall financial position of the port and the huge cost of maintaining the dredger and floating crane, the port should immediately attempt to reduce cost by implementing the National Tribunal Award on manning scales. In order to improve better commercial utilization, not only reduction in cost but also reliability of service is a pre requisite and towards this end, the port must assess the need and replace the existing ones with modern and efficient facility. If proved financially advantageous, the port must scrap these equipment which have already outlived their useful economic lives and explore the possibilities of outsourcing the required services to meet its own requirement.
- (iv). Hire charges on equipment is generally prescribed based on capacity range of equipment instead of individual equipment. In the instant case, the dredger Nehru Shatabdi and Floating crane Periyar are single individual equipment in their respective categories as reported by the port. It may, therefore, not serve any purpose prescribing the rate based on capacity range.
- (v). The estimated income from dredger is down from Rs.1011 lakhs earned in the year 2008-09 to Rs.550 lakhs in each of the subsequent years 2009-10 to 2011-12. When sought clarification, the port vide its email dated 17 December 2009 has clarified that the income projection for the years 2009-10 to 2011-12 is based on the proposed rate of Rs.52000 per tonne which is already implemented on ad-hoc basis w.e.f. 26th February 2008 subject to approval of this Authority. The port anticipates reduction in utilisation due to increase proposed in tariff.
- (vi). The dredger is mainly used for the own purposes of the port and occasionally hired to outside agencies on demand. The cost statement prepared by the port, however, does not recognize this position. Whilst the income estimation is confined only to the revenue from hire of this equipment, the cost estimation obviously covers the entire expenses for operating the dredger without segregating it for port side operations and that by outside agencies. On being pointed out, the port has revised the unit rate of operating the dredger based on expected number of days / hours of operations for different purposes i.e. own use & hire during each of these years. It has not furnished similar working for floating crane which is also mainly deployed for port's own use and occasionally hired to outside agencies.
- (vii). The cost position of COPT was analysed in detail recently as a part of the general revision of tariff and the principles followed therein are, to the extent relevant, applied in this case also. The following are the main modifications done in the cost statement furnished by the COPT:
 - (a). The estimation of salary and wage cost for F.C. Periyar does not include impact of wage revision for the year 2009-10. The relevant cost statement

is, therefore, modified to provide a cushion of 15% towards wage revision and 5.8% annual escalation allowed in the cost estimation.

- (b). As regards dredger Nehru Shatabdi, the port has distributed the major dry dock expense of Rs.472.09 lakhs incurred in the year 2007-08 over 6 years period assuming that the asset will be available for use till 2012-13. Amortization of dry dock expense incurred in the year 2007-08 over 6 years period is considered as proposed by the port. Like wise, the dry dock expense estimated for the year 2009-10 is amortised over 4 years.

In respect of FC Periyar, the port has estimated dry docking expense of Rs.130 lakhs in the year 2009-10. Recognising that the dry dock expense for this equipment is incurred once in every three years based on the position obtained for the past period, it is appropriate to spread the cost estimated in the year 2009-10 over the next three years period, as the benefit of the expenditure is expected to be derived over that period.

- (c). Annual escalation in all the cost items is restricted to 5.8% per annum while estimating the operating cost for the years 2009-10 to 20011-12.
- (d). The port has not considered allocated share of management and general overheads for the years 2010-11 and 2011-12 in the cost statement relating to the dredger though it has considered the same for the year 2009-10. The share of estimated management and general overheads is considered for the years 2010-11 and 2011-12 by allowing the permissible annual escalation of 5.8% over the estimates of respective previous years.
- (e). While appraising the cost position for the port as a whole as the part of the general revision of tariff, the estimates of Finance and Miscellaneous Expense (FME) were adjusted mainly with reference to estimation of pension payments. Allocation of net Finance and Miscellaneous expenses to the cost of dredger is also accordingly revised. It is observed that the port has not allocated any net Finance and Miscellaneous expenses in the cost statement relating the FC Periyar. In the cost statement prepared by us, the net Finance and Miscellaneous expenses is allocated to the F.C. Periyar. In the absence of any other basis available, the average share of Finance and Miscellaneous expenses to the total cost of operating the dredger is considered for allocating the net Finance and Miscellaneous expense to the floating crane activity.
- (f). The port has rightly not considered depreciation and return on floating crane as its economical life was already over. Return on Dredger Nehru Shatabdi is computed at 16% on net fixed value of the asset. Full return on this asset is allowed as computation of cost is made for the utilisation of the dredger of 275 days which is more than 70% of the available number of days in a year. Return is also allowed on the unamortised portion of dry dock expenses for both dredger as well as F.C. Periyar.

A copy of the revised cost statement is attached as Annex - I.

- (viii). Since the year 2009-10 is almost drawing to a close shortly, the effect of the cost position for the years 2010-11 and 2011-12 is considered to decide on the tariff review.
- (a). Subject to modification explained above, the cost statement for dredger reflects an aggregate deficit of Rs.2465 lakhs after cost plus return for the years 2010-11 and 2011-12 as against income of Rs.1100 lakhs at the proposed tariff estimated by the port during the corresponding period. In terms of percentage, the average deficit works out to 224% of the operating income. But as pointed out earlier, as the expenses are not segregated between port's own use and hire purposes, it may not be appropriate to purely go by the deficit figure for determining the tariff

increase. On being pointed out, the port has derived per hour rate of Rs.32438 for the year 2009-10, Rs.25063 for the year 2010-11 and Rs.24625 for the year 2011-12 to recover the estimated annual revenue requirements i.e. cost plus return over the total annual operating hours of the crane for 275 days x 16 hours.

The modified estimated revenue requirement as per our estimates is Rs.1777 lakhs for 2010-11 and Rs.1377 lakhs for the year 2011-2012. The average per hour rate to recover the total cost plus return estimated for the years 2010-11 and 2011-12 works out to Rs.35843 per hour as against the average of Rs.24844 per hour based on estimates by the port. As stated earlier, the rate estimated by the port is without allocation of management and general overheads and contained some arithmetical error also. The hire charge for dredger is approved at Rs.35843 per hour. The increase at the rate approved works out to 43.3% from the existing tariff which is incidentally closer to the upward revision of 40% allowed in the vessel related activity in the recently concluded general review of COPT.

- (b). With the modification explained in earlier analysis, the cost statement for FC Periyar reflects an aggregate operating deficit of Rs.318.74 lakhs for the two years 2010-11 to 2011-12 as against income of Rs.24 lakhs estimated by the port at the existing tariff during the corresponding period. The deficit in terms of percentage is 1328%. Recognising that port does not even recover major part of the operating cost at the existing tariff level, and in view of huge deficit reflected in the cost statement, there a *prima facia* a case for accepting the upward revision of rates proposed by COPT.

The craft is deployed mainly for port operations for lifting buoys, carrying tools and crew members and occasionally used by trade on demand to lift items which have fallen into the water, etc. The port has not furnished computation of rate with reference to number of days / hours of operations as done for the dredger. A rough calculation following the approach adopted for dredger, gives an hourly rate in the range of Rs.3859 to Rs.3930.

The rates prescribed in existing SOR is Rs.5000 per shift as fixed booking charge and uniform lifting charge of Rs.210 per tonne. The proposal of the port is to levy fixed charges of Rs.2000 per hour with variable slab-wise lifting charge based on weight. Fixed charge now proposed on hourly basis will lead to 220% increase in the existing rate but recognizing that it will provide some relief to users as they will not be required to pay for the full shift if the usage is not for less than a shift, the proposed fixed charge is approved. As regards the lifting charge, the rate proposed for first slab at Rs.600 per tonne upto 30 tonnes lead to 185% increase and the increase for load beyond 90 tonnes is 614%. The port has explained that the slab-wise incremental rates are proposed because the fuel consumption increases proportionately more for lifting heavy lifts. The explanation furnished by the port seems to be reasonable, but, no working is furnished to substantiate the increased slab wise rate proposed.

Nevertheless, recognising that there is huge operating deficit in this activity, and keeping in mind that this equipment is rarely deployed for purposes other than port's own use, this Authority accepts the proposal for incremental slab wise charge as proposed by the port. The port does not expect any additional the income at the proposed tariff. It is relevant to state that Cochin Steamer Agents Association has also admitted that the floating is rarely utilised by users. In any case the revenue impact, if any, will not be significant as the position furnished for the past period shows that the income earned from this item is negligible in the range of Rs.4 lakhs to Rs.8 lakhs per annum.

- (c). While examining the general tariff revision proposal, the port had vide its email dated 17 December 2009 submitted that it has already started collecting the proposed tariff for Nehru Shatabdi on adhoc basis w.e.f. 26 February 2008 subject to approval of the TAMP. As per the tariff guidelines whenever a specific tariff for services / cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing notified tariffs for comparable services / cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users. The port has not furnished concurrence from the users for levy of the proposed rate. It is, however, notable that there has been no objection from any users/ user associations about the proposed rate reportedly levied by the port on adhoc basis. Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 enables this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively. Considering the huge revenue deficit faced by the Port and recognising the fact that hiring out of the dredger is not a regular service, the measure of COPT implementing the proposed rate of Rs.52000/- per hour on adhoc basis is ratified as such.
- (ix). The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. The cost position considered in this analysis is till March 2012. Further, it is found appropriate to review this tariff item along with the review of other tariff items prescribed in its Scale of Rates. That being so, the validity of the hire charge for the said two equipment is prescribed till 31 March 2012 to make it co-terminus with the validity of its revised Scale of Rates.
- (x). The revised hire charge for Dredger Nehru Shatabdi and FC Periyar are incorporated in the revised Scale of Rates of the COPT in the relevant schedule under Chapter - II and IV respectively. Accordingly, the revised rates shall come into force from the effective date of implementation of the revised Scale of Rates of the COPT.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the following rates to be incorporated in the relevant schedule under Chapter II and IV of revised Scale of Rates of the COPT:

"Chapter II

2.2.4 Charges for hire of Floating Craft

Sl. No.	Category	Unit	Rate (Rs.)
4.	Dredger GHD Nehru shatabdi	Per hour or part thereof	35843

Chapter IV

4.3. Charges for Floating crane & Oil Skimmer

Sl. No.	Category	Unit	Rate (Rs.)
1. Floating Crane F.C. Periyar :			
	Fixed charges	Per hour or part thereof	2000
	Lifting charges :	Per tonne or part thereof	
	Up to 30 ton		600.00
	30 - 60		800.00
	60 - 90		1200.00
	Above 90		1500.00

1256G1/10-8

RANI JADHAV, Chairperson
[No. ADVT/III/4/143/09-Exty.]

ANNEX - I

-11-

Cost Statement for revision of hire charge of Dredger

Sr. No.	Particulars	Actuals as furnished by COPT	Estimates furnished by COPT at the proposed rate levied on adhoc basis				Rs. in lakhs		
			2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	INCOME	1011	550	550	550	550	550	550	550
II	DIRECT COST								
1	Salary	271.14	324.16	405.20	425.46	324.16	342.96	362.85	
2	Stores & Fuel.	263.80	415.00	435.75	435.75	279.10	295.29	312.41	
3	Repairs & Maintenance	8.48	25.24	26.50	26.50	8.97	9.49	10.04	
4	Insurance	7.50	7.00	7.35	7.35	7.00	7.00	7.00	
5		78.68	78.68	78.68	78.68	78.68	78.68	78.68	
	Dry Docking (Rs. 472.09 lakhs / 6 years) and (Rs. 500 lakhs / 4 years)		125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00	
	Sub Total	629.59	975.08	1078.48	1098.74	822.91	858.42	895.99	
6	Depreciation	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85	179.85
7	General overhead & Mgmt. Administration	346.71	463.32	0.00	0.00	366.82	388.09	410.60	
	Total (II)	1156.16	1618.26	1258.34	1278.60	1369.59	1426.38	1075.84	
III	Operating Surplus/ Deficit	-145.27	-1068.25	-708.34	-728.60	-819.59	-876.38	-936.46	
IV	Deficit as % of operating income		-194%	-129%	-132%	-149%	-159%	-170%	
V	Allocated share of (FME-FMI)	149.01	277.66	214.49	223.73	292.14	227.54	239.30	
VI	Surplus / deficit	-294.28	-1345.92	-922.83	-952.33	-1111.74	-1103.92	-1175.76	
VII	Surplus / deficit as % of operating income	-29%	-245%	-168%	-173%	-202%	-201%	-214%	
VIII	Average surplus / deficit for the year 2010-11 and 2011-12							-207%	
IX	Return on capital employed @ 16%	115.25	86.61	57.98	29.34	184.38	123.16	61.93	
X	Net Deficit after ROCE	-409.53	-1432.53	-980.81	-981.67	-1296.12	-1227.08	-1237.69	
XI	Deficit as % of operating income	-41%	-260%	-178%	-178%	-236%	-223%	-225%	
XII	Average Deficit as % of operating income							-224%	
XIII	Total Cost Plus Return		1983	1531	1532	1846	1777	1377	
XIV	Working days		275	275	275	275.00	275.00	275.00	
XV	Rate per day (Rs. in lakhs)		5.19	4.01	3.94	6.71	6.46	5.01	
XVI	Rate Per hour (in Rs.)		32438	25053	24625	41957	40388	31297	
XVII	Average Rate to be approved (in Rs. per hour)			24844				35843	

Cost Statement for revision of hire Charge of Floating Crane Periyar

Sr. No	PARTICULARS	Actuals as furnished by COPT 2008-09	Estimates furnished by COPT			Estimates modified by TAMP		
			2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12
I	Income from hiring	8.37	12	12	12	12	12	12
II	Direct Cost							
1	Salary	50.18	45.79	57.24	68.69	61.06	64.60	68.35
2	Fuel and stores	5.79	15.38	19.23	23.07	6.13	6.48	6.86
3	Repairs & Maintenance	16.12	23.55	29.44	35.33	17.05	21.31	25.58
4	Others	9.18						
5	Dry Docking Exp		130.00			43.33	43.33	43.33
	Subtotal (II)	81.27	214.72	105.90	127.08	127.57	135.73	144.11
III	Allocated net Finance and Miscellaneous Expense		0	0	0	25.51	27.15	28.82
IV	Net Operating Deficit	-72.89	-202.72	-93.90	-115.08	-141.08	-150.87	-160.94
V	Return @16% on unamortised portion of dry dock exp		0.00	0.00	0.00	13.87	6.93	0.00
VI	Net Deficit after Return		-202.72	-93.90	-115.08	-154.95	-157.81	-160.94
VII	Net Deficit as % of operating income		-1689%	-783%	-959%	-1291%	-1315%	-1341%
VIII	Average surplus / deficit for the year 2010-11 and 2011-12				-1144%			-1328%